Deutscher Bundestag **Drucksache 14/3877**

14. Wahlperiode 10. 07. 2000

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksache 14/3601 –

Investitionen des Bundes in grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur

Die Bundesregierung hat mit ihrem Ziel, den Bundesverkehrswegeplan zu überarbeiten und die fachlichen Grundlagen und Bewertungskriterien für Investitionen in die Verkehrswege zu überprüfen, erhebliche Verunsicherung ausgelöst. Dazu hat nicht nur die massive Kürzung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur beigetragen, sondern auch die Ablösung des bewährten Verfahrens, die Bedarfspläne im Rahmen von 5-Jahres-Plänen abzuarbeiten. An Stelle eines obligatorischen 5-Jahres-Planes wurden ein „Investitionsprogramm 1999/2002“ und zusätzlich ein „Anti-Stau-Programm“ vorgestellt. Zusätzlich sind die Länder aufgefordert worden, ihre in Bundeszuständigkeit fallenden Verkehrsprojekte zum Zwecke der Neubewertung anzumelden.

Auf Grund einiger bekannt gewordener Problemfälle bei grenzüberschreitenden Bundesfernstraßen (z. B. im Kreis Konstanz) ist der Eindruck entstanden, dass die Ersetzung des bisherigen 5-Jahres-Plans durch die genannten Programme zu einer Vernachlässigung von Investitionen in grenzüberschreitende Bundesfernstraßen führen könnte.

1. Welche Maßnahmen des „Investitionsprogramms 1999/2002“ und des „Anti-Stau-Programms“ dienen dem grenzüberschreitenden Straßenverkehr?

Die nachfolgend genannten Maßnahmen sind im Investitionsprogramm 1999–2002, teilweise nur noch mit Restleistungen nach bereits erfolgter Verkehrsfreigabe, oder im Anti-Stau-Programm 2003–2007 enthalten:

– A 4	S Niederseifersdorf – AS Görlitz
– A 6	Kaltenbaum – Waidhaus
– A 6	Pfreimd – Woppenhof
– A 7	Oy – Mittelberg – Nesselwang

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 6. Juli 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schriftype – den Fragetext.

– A 7	Nesselwang – BGr. D/A
– A 8	Besch (B-GR L/D) – AS Borg/Perl (1. FB) (m. Moselbr.)
– A 12	Grenzbrücke Frankfurt (Oder)
– A 15	2. Richtungsfahrbahn Forst – Berlin und Grenzbrücke Forst
– A 17	Dresden (A 4) – BGr. D/CR
– A 93	Mitterteich – Marktredwitz
– A 94	Ampfing – Alzgern
– A 861	AD Rheinfelden (A 98) – B-GR D/CH (m. Zollanlage)
– B 2n	OU Farchant
– B 11	OU Regen
– B 16	Verl. Bernhardswald-Roding
– B 20	Verl. Cham – Rißmannsdorf
– B 31	OU Kressbronn – Lindau
– B 33	Konstanz – Rheinbrücke B-GR D/CH
– B 92	OU Bad Brambach
– B 178	Nordumfahrung Zittau
– B 299	OU Mitterteich
– B 303	OU Schirnding
– B 304	OU Teisendorf
– B 317	Lörrach – Weil am Rhein (Zollfreie Straße)

2. Welche dem grenzüberschreitenden Straßenverkehr dienende Maßnahmen sind in den beiden Programmen **nicht** enthalten?

Vorbemerkung

Bei Regierungsübernahme hat die Bundesregierung eine Erblast der alten Bundesregierung vorgefunden, die ihren Ausdruck in hoher Arbeitslosigkeit, einer hohen Abgabenbelastung und einer nicht mehr tragbaren Staatsverschuldung gefunden hat. Bei einem Schuldenstand von 1,5 Billionen DM muss der Bund jährlich Zinslasten von 82 Mrd. DM tragen, die für produktive Zwecke nicht mehr zur Verfügung stehen.

Die Bundesregierung hat daher mit ihrem Zukunftsprogramm den erforderlichen Weg der Konsolidierung angetreten. Trotz dieser Konsolidierung wird auch in Zukunft ein hohes Investitionsniveau sichergestellt. Allerdings können im Rahmen der im Bundeshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel nicht alle wünschenswerten Straßenbauinvestitionen realisiert werden – im Investitionsprogramm 1999–2002 sind über 90 % der Mittel für laufende Maßnahmen gebunden.

Weil der noch geltende Bundesverkehrswegeplan mit seinem Zielhorizont bis 2012 mit mehr als 90 Mrd. DM unterfinanziert ist, sind die Arbeiten für einen neuen Bundesverkehrswegeplan – einschließlich der Modernisierung der Methodik sowie der Einbeziehung von Umwelt-, städtebaulichen und grenzüberschreitenden Aspekten – angelaufen.

Folgende Maßnahmen konnten wegen noch nicht vorliegender Baureife bzw. entsprechender Prioritätensetzung der Länder sowie unter Berücksichtigung des engen Finanzrahmens des Investitionsprogramms nicht in dieses Programm aufgenommen werden:

1. Baden-Württemberg

– A 81	AS Gottmadingen (Bietingen) – BGr. D/CH
– A 98	Geißlingen (B 34) – Lottstetten (BGr. D/CH)
– A 98	BGr. F/D (Märkt) – AD Weil a. Rh.
– B 34	BGr. D/CH – AS Gottmadingen/Bietingen und
– B 36	Ottenheim – AS Lahr mit Rheinbrücke

2. Bayern

– A 6	Woppenhof – Kaltenbaum
– A 6	Amberg/Ost – Pfreimd
– B 20	OU Furth im Wald
– B 85	OU Altenkreith – Cham (2. Fahrbahn)
– B 299	OU Waldsassen

3. Brandenburg

Entsprechend dem Grenzbrückenabkommen zwischen Deutschland und Polen sollen die Grenzbrücken Kiez/Küstrin (B 1), Schwedt (B 166) und Guben/Gubin (B 97/B 112) erneuert werden. Zur besseren Erreichbarkeit der Grenzübergänge erfolgt durch den geplanten Bau der Ortsumgehungen Kietz, Schwedt und Guben eine Qualitätsverbesserung der Straßenanbindung auf deutscher Seite. Diese Ortsumgehungen sind im Investitionsprogramm nicht enthalten.

4. Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen befinden sich die grenzüberschreitenden Maßnahmen A 61 – Netzschluss bei Venlo, A 52 – Netzschluss bei Roermond und B 56 – Weiterführung der A 46 bis Sittard im „Vordringlichen Bedarf“ bzw. in einer entsprechenden Planung. Die Planungen laufen in enger Abstimmung mit den niederländischen Kollegen. Für den Netzschluss der A 61 und der A 52 sind aufgrund der Örtlichkeit die Planungsentscheidungen (Linienbestimmungen) in den Niederlanden maßgebend für die weitere Planung auf deutscher Seite.

Für die B 56 ist die Linie auf deutscher Seite bis kurz vor die Grenze bestimmt. Die Linienbestimmungsunterlagen für den restlichen Abschnitt bis zur Grenze sollen in Kürze vorgelegt werden. In einem Minister-Schreiben an die NL-Kollegin werden die weitere zügige Planung der B 56 und bei Baureife auch deren Finanzierung zugesagt.

5. Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz ist die A 65, Kandel/S–Neulauterburg (B-GR D/F) in beiden Programmen nicht enthalten.

6. Saarland

Die B 269, B-GR F/D–Lisdorf (A 620) ist ebenfalls in beiden Programmen nicht enthalten.

7. Sachsen

In Sachsen betrifft das die B 178 östlich Zittau bis zur Bundesgrenze D/PL.

8. Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein sind die Hinterlandanbindung der Fährverbindung sowie der angedachten festen Fehmarn-Belt-Querung nach Dänemark nördlich von Heiligenhafen im Zuge der B 207 sowie Teilabschnitte des Ausbaus der B 207 zur A 1 südlich Heiligenhafen in beiden Programmen nicht enthalten.

3. Für welche Maßnahmen bestehen seitens des Bundes internationale Verpflichtungen, die den Bau oder den Ausbau von Bundesfernstraßen betreffen?

Die Mitgliedstaaten der EU haben dem Maastrichter Vertrag (EG-Vertrag 1993) zugestimmt und sich gemäß Artikel 129 b, c verpflichtet, sich an dem Aufbau und dem Betrieb der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-Straßennetz in Deutschland – nur BAB – siehe Anlage) im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der Bedeutung für den internationalen Verkehr zu beteiligen. Verpflichtungen zur termingerechten Fertigstellung bestimmter Bauvorhaben bestehen dadurch nicht.

4. Bei welchen Maßnahmen bestehen planerische, finanzielle oder andere Probleme auf deutscher oder ausländischer Seite?

Siehe Vorbemerkung zu Frage 2.

Es bestehen überwiegend keine außergewöhnlich schwerwiegenden Probleme bei den im Bau befindlichen Maßnahmen.

Probleme bestehen, insbesondere wegen der begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, in den nachfolgend genannten Ländern:

1. Baden-Württemberg

Bei der B 317 im Bereich Weil am Rhein muss noch das Rechtsverfahren auf schweizerischer Seite abgeschlossen werden.

2. Bayern

Folgende Maßnahmen konnten mit Rücksicht auf den Planungsstand und den Finanzrahmen des Investitionsprogramms nicht in das Programm aufgenommen werden; die Kriterien des Anti-Stau-Programms sind nicht erfüllt.

Die Maßnahmen können daher nur im Rahmen des regulären Straßenbauhaushaltes ab 2003 berücksichtigt und realisiert werden, soweit sie in die entsprechenden Bedarfspläne eingestellt werden und die haushaltsmäßigen Vorgaben eine Finanzierung erlauben.

– A 6 Amberg/Ost – Pfreimd
– B 20 OU Furth i. Wald

3. Nordrhein-Westfalen

Da aufgrund des Planungsstandes der A 61 – Netzschluss bei Venlo, A 52 – Netzschluss bei Roermond und B 56 – Weiterführung der A 46 bis Sittard keine Aufnahme in das Investitionsprogramm 1999–2002 möglich war und die Kriterien des Anti-Stau-Programms 2003–2007 nicht erfüllt werden, sind die Maßnahmen im Rahmen des normalen Straßenbauhaushaltes ab 2003 zu berücksichtigen und zu realisieren.

4. Sachsen

Da Polen bisher die Weiterführung der neuen B 178 östlich Zittau bis zur Bundesgrenze D/PL über polnisches Gebiet in die Tschechische Republik ablehnt, ist eine weitergehende Planung dieser Maßnahme nicht möglich.

5. In welcher Weise will die Bundesregierung auch unter dem Gesichtspunkt der bevorstehenden EU-Osterweiterung dem zu erwartenden grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommen Rechnung tragen?

Im Zuge der künftigen EU-Erweiterung setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass die Ergebnisse der Ermittlung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs in den assoziierten Staaten (TINA-Prozess) in die anstehende Revision der Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) einfließen.

Insgesamt umfasst das im Rahmen von TINA definierte Netz mit den bei der 3. Paneuropäischen Verkehrskonferenz 1997 in Helsinki fortgeschriebenen 10 Korridoren als Hauptachsen

– ca. 20 000 km Eisenbahnstrecken,

– ca. 18 000 km Straßen sowie

im Sinne der Kriterien des Transeuropäischen Verkehrsnetzes der EU

– 40 Flughäfen,

– 20 Binnenhäfen und

– 58 Seehäfen,

um die das EU-Netz im Falle des Beitritts auf einfache Weise erweitert werden soll.

Die Bundesregierung ihrerseits wird im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans diese Ergebnisse insbesondere bei grenzüberschreitenden Projekten berücksichtigen.

Gegenüber der EU-Kommission fordert die Bundesregierung insgesamt eine enge Koordinierung der EU-Förderung aus den verschiedenen Finanzierungsinstrumenten.

Im Übrigen ist beabsichtigt, im Rahmen der laufenden Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans und der Fortschreibung der Bedarfspläne alle Maßnahmen mit grenzüberschreitendem Charakter besonders zu beachten. In den Verkehrsprognosen zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans sind die erwarteten grenzüberschreitenden Verkehrsströme adäquat berücksichtigt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333